

Городская научно-практическая конференция школьников
«Шаг в будущее»
2017 год

Направление: история

Тема: Гибель атомной подводной лодки «Курск»

Проектная работа

Авторы: Пятак Арина, Швецова Полина
Ученицы 10 класса МБОУ лицея № 1

Научный руководитель: Лоевец Е.В.,
учитель истории и обществознания.

Оглавление.

- I. Введение.
- II. Главная часть – «Трагедия «Курска»».
 - a) Экскурс в историю подводной лодки.
 - b) День трагедии.
 - c) Версии и мнения о случившемся.
 - d) Теория торпедирования подводной лодки «Курск» иностранной субмариной.
 - e) Причина молчания.
- III. Заключение.
 - a) Правота теории.
 - b) Какие вопросы возникли во время исследования.
 - c) Вывод.
- IV. Библиография.
 - a) Литература.
 - b) Интернет – источники.
- V. Приложение.
- VI. Об авторах.

I. Введение

Оповестили: затонула. Лежит на дне морей глухих!
За душу тронула живую волна предчувствий роковых...

Как часто мы молились ночью за молодых, за тех ребят,
Что там оставила Россия... их не вернуть уже назад.

Из гордости, непонимания не взяли помощи у стран,
Пока на "Курске" умирали, мы строили спасенья план.

Но как всегда не получилось и не сошлось чего-то вновь,
Опять Россия отличилась... твоих парней пролита кровь!

Сейчас уж поздно слезам литься, там все тянули до конца..
А сто ребят ушли учиться...ушли учиться навсегда...

На что теперь им гордость, слава? Зачем сочувствия слова?
Ведь все, что было - потеряли. Жизнь не вернется никогда...

Теперь мы видим, как в те воды бросают матери венки..
И кто ответит на вопросы: за что погибли моряки?

Е. Комонова

Катастрофы случаются не просто так, они являются результатом критических событий.

Это страшное слово сохранило свой трагический смысл и в наши дни, когда моря бороздят не древние суденышки, а оснащенные по последнему слову техники металлические громадины с мощными энергетическими установками, современными противопожарными средствами, сверхдальними и весьма надежными средствами связи. Тревожный сигнал SOS — три точки, три тире, три точки — ежедневно летит в эфир.

Несмотря на прекрасную техническую оснащенность современных судов новейшими, эффективными спасательными средствами и хорошо развитую систему спасательных станций и патрульных кораблей, все же ежегодно в результате катастроф погибает около 2 тысяч человек. В океане, как и повсюду, имеется своя специфика, в том числе и специфика бедствий.

12 августа 2000 года, примерно в 11 часов утра в Баренцевом море в 157 км к северо-востоку от Североморска во время проведения учений потерпел аварию

лучший корабль Северного Флота - атомная подводная лодка "Курск" (см. прил.1) класса "Антей" (бортовой номер К-141). На очередной сеанс связи с базой корабль не вышел...

Актуальность исследования: Катастрофа «Курска» стала одной из самых громких в истории мирного времени. Как известно, атомная подводная лодка (АПЛ) Курск «утонула». Это событие отзывается болью в нашем сознании уже более 10 лет. Долгое время нам казалось, что правда «Курска» никому не нужна. Но сегодня у людей возникли сомнения в официальной версии. А коли, живы сомнения, — есть надежда, что мы узнаем всю правду. Лично мы в это пока верим. Нашей исследовательской работой мы хотим осветить основные моменты этой печальной истории. Сначала мы напомним участников трагедии, хронологию событий, а затем посмотрим на причины, которые привели к гибели лодки.

Цель исследования: Исследовать наиболее правдоподобные версии гибели АПЛ «Курск»; Обосновать теорию атаки субмарины.

Задачи исследования:

1. Узнать, что же в действительности отправило современную атомную подводную лодку на дно Баренцева моря?
2. Восстановить хронологическую цепь событий.
3. Что стало причиной двух роковых взрывов?
4. Почему морякам, находившемся в 9-м отсеке, не удалось выйти на поверхность?
5. Почему трагедия Курск окутана тайной?

Гипотеза исследования: Российская подводная лодка "Курск" атакована иностранной субмариной.

Объект исследования: Гибель атомной подводной лодки "Курск"

Предмет исследования: Обстоятельства, связанные с причинами гибели АПЛ «Курск»,

II. Главная часть – «Трагедия «Курска»»

а) Экскурс в историю подводной лодки «Курск».

Атомоход «Курск» относился к кораблям проекта 949А «Антей». История подводных лодок этого проекта берет свое начало еще в конце 60-х годов прошлого века. Субмарины проекта «Антей» считаются специалистами одними из самых совершенных многоцелевых лодок на сегодняшний день. Лодка «Курск» была заложена в Северодвинске в 1992 году, в 1994 году ее спустили на воду, и в тот же год она была принята в состав Северного флота ВМС России.

Лодки класса «Антей» (Oscar-II, по классификации НАТО) были спроектированы в СССР для противодействия авианосным соединениям противника и его атомными подводными лодками. Субмарины этого класса вооружены ракетами «Гранит» и торпедами. Они имеют весьма низкую шумность и малозаметны. Это настоящие «убийцы авианосцев», незаметные и смертоносные (см.прил.2).

История службы

Экипаж «Курска» был сформирован 18 марта 1991 года. Тогда еще названия «Курск» не было, а крейсер именовался куда более прозаично «К-141». Сначала подобрали офицеров и командиров боевых частей. В июле экипаж отправился в учебный центр в Обнинск. Кадры подбирал лично первый командир капитан 1-го ранга В. Н. Рожков. Старпомом стал капитан 2-го ранга И. Сидоров, командирами боевых частей — А. Беликов, С. Чередниченко, М. Коцегуб, М. Байгарин, А. Байбаков и В. Воробьев. Основу первого экипажа «Курска» составили вчерашние выпускники военно-морских училищ, а потому его порой в шутку именовали экипажем старлеев.

В феврале 1993 года экипаж прибыл в Видяево и до октября стажировался на однотипном «Воронеже». После этого доукомплектовались матросами и поехали в Северодвинск на завод, где уже достраивался их родной корабль. Огромный корпус к этому времени уже возвышался Монбланом в знаменитом 55-м цеху. Весной 1993 года на завод пришла директива Главного командующего ВМФ «О присвоении АПРК К-141 почетного наименования «Курск». Экипаж с радостью воспринял это известие.

К октябрю 1993 года экипаж доукомплектовался матросами и старшинами контрактной службы, став на сто процентов профессиональным.

14 мая 1994 года К-141 был спущен на воду. Там же в Северодвинске корабль впервые посетила делегация из Курска. А вскоре была подписана и директива о присвоении атомному подводному ракетному крейсеру К-141 наименования «Курск» в честь победы на Курской дуге. Потом начались швартовые, заводские и ходовые испытания, проверка торпедного, ракетного комплексов, ракетные и торпедные пуски. 30 декабря 1994 был подписан Государственный акт о приемке корабля флотом от промышленности.

В 1995 году «Курск» в сопровождении спасательного судна ходил к месту гибели «Комсомольца», где совершил глубоководное погружение.

В январе 1998 года в плавдоке «Сухона» северодвинского производственного объединения «Севмаш» «Курск» прошел плановый доковый ремонт. Перед этим там же, на «Севмаше», была проведена модернизация торпедных аппаратов лодки под новые торпеды.

В августе-октябре 1999 года лодка участвовала в автономном походе в Атлантический океан и Средиземное море, перед этим выполнив на «отлично» ракетные стрельбы на приз Главкома ВМФ России.

В 1999 году экипаж «Курска» являлся лучшим во всей дивизии. Почти четверть членов экипажа были мастерами военного дела, а остальные три четверти — специалистами 1-го либо 2-го классов.

В последний год XX-го века капитан 1-го ранга Г. П. Лячин готовит экипаж к новому дальнему походу, но не в одиночку, а в составе мощной группировки. Россия, после распада СССР, вновь готовилась вернуться в Средиземное море.

30 июля 2000 года экипаж «Курска» принимал участие в военно-морском параде, посвящённом Дню Военно-морского флота в Североморске.

На 15 октября 2000 года из Североморска планировался выход в Средиземное море авианосно-маневренной группы Северного флота, включавшей «Курск».

Технические характеристики

Описание конструкции:

Корпус.

Двухкорпусный корабль с прочным корпусом цилиндрической формы, разбитым на 9 отсеков. Легкий корпус покрыт специальным противогидролокационным покрытием. Для того что бы было легче всплыть во льдах, боевая рубка имела усиленную крышу закругленной формы. Носовые горизонтальные рули субмарины установлены в носовой части и убираются вовнутрь легкого корпуса. Также имеется два подруливающих устройства (см.прил.3).

Внутреннее устройство АПЛ К-141 "Курск"

Всего в АПЛ К-141 «Курск» десять отсеков. Девятый - последний, но есть еще отсек 5-бис (см.прил.4)

Девятый отсек является отсеком-убежищем и он очень маленький, всего 542 м³. Здесь несут службу три человека. В нем находятся шесть надувных плотов на 20 человек каждый, 120 противогазов и спасательных комплектов для индивидуального всплытия. В том числе утепленные гидрокостюмы.

К находящимся в этом отсеке АПЛ К-141 «Курск» старшему лейтенанту Александру Бражкину, мичману Василию Иванову и мичману Михаилу Бочкову присоединились 20 подводников из 6, 7 и 8-го отсеков.

Все отсеки АПЛ К-141 «Курск» отделены друг от друга межотсечными переборками, рассчитанными на давление в 10 атмосфер, и сообщаются люками, которые при

необходимости герметизируются. Кстати, в предыдущем проекте 949 между первым и вторым отсеком переборка была рассчитана на давление в 40 атмосфер. Если бы конструкцию этой межотсечной переборки в проекте 949 А не изменили, то сила взрыва во втором и последующих отсеках была бы меньше в 4 раза.

На АПЛ К-141 «Курск» было предусмотрено всплывающее аварийное информационное устройство. Оно самостоятельно отстреливается в случае аварии и в течение пяти суток передает сигналы бедствия.

При конструировании АПЛ К-141 «Курск» особое внимание уделено живучести, и поэтому все основные механизмы продублированы: два реактора, две турбины, два винта. (см. прил.5)

Энергетическая установка и ходовые качества:

- Атомная энергоустановка типа ОК-650 и модификации с двумя водо-водяными реакторами, с тепловой мощностью - 2х190 мегаватт и с мощностью на валу 2х50000 л.с.
- 2 паровые турбины (по 90 000 л.с.);
- 2 семилопастных винта.

Вооружение.

Минно-торпедное вооружение:

- 8 торпедных аппаратов, из них 4 533 мм и 2 650 мм. Боекомплект 24 торпеды.

Ракетное вооружение:

- 24 ПУ крылатых ракет комплекса П 700 "Гранит" (SSN 19). Вес ракеты 6,9 тонн. Длина 10,5 м. Вес боевой части 1000 кг. Дальность полета 555 км. Скорость 1,5 М.

Конструктивные недостатки АПЛ К-141 "Курск"

АПЛ К-141 «Курск» имела различные конструктивные недостатки. Например, имелась ошибка при конструировании и строительстве комингс-площадки и аварийного люка девятого отсека, которые сделали практически невозможным спасение подводников с помощью спасательных аппаратов, на которые адмиралы, да и президент, возлагали главную надежду.

Комингс-площадка спасательного люка подводной лодки - прочное металлическое опорное кольцо, обрамляющее спасательный люк подводной лодки. Комингс-площадка является элементом конструкции прочного корпуса подводной лодки, имеет полированную поверхность для герметичной стыковки фланца спасательного подводного аппарата или спасательного колокола при выходе личного состава из затонувшей подводной лодки.

События, предшествующие катастрофе

Подводный линкор постоянно задействовался в учениях, походах, тренировках. В 1999 году «Курск» присутствовал в Средиземном море: во время военной операции НАТО он вел скрытое наблюдение за кораблями альянса.

Идею направить АПЛ К-141 «Курск» в Средиземное море с полным боевым вооружением для слежения за авианосцами во время бомбежек Югославии первым выдвинул командующий Северным флотом Вячеслав Попов.

Самым трудным было незамеченными пройти АПЛ К-141 «Курск» через Гибралтар, поскольку этот пролив находится в зоне повышенного внимания НАТО. Командир АПЛ К-141 «Курск» Геннадий Лячин попытался скрытно проскользнуть, пристроившись к каравану из 69 кораблей. АПЛ К-141 «Курск» хоть и засекли, но нашим морякам удалось быстро раствориться в глубинах Средиземного моря.

АПЛ К-141 «Курск» оказался на редкость бесшумным, чего американское командование не ожидало. Для обнаружения АПЛ К-141 «Курск» было выставлено 1200 гидроакустических буев, но ни один из них не смог точно определить местопребывание АПЛ К-141 «Курск».

Среди НАТОвцев началась паника. Лениво плавающие американские эскадры с появлением АПЛ К-141 «Курск» начали разбегаться. Можно себе представить психологическое состояние военных, когда самый современный убийца авианосцев недружелюбно дышит им в затылок.

Во время похода АПЛ К-141 «Курск» велось скрытное наблюдение за группировкой Шестого флота ВМС США в Средиземном море, включавшего авианосец «Теодор Рузвельт», самолёты с которого наносили удары по Сербии во время операции НАТО против Югославии. За время средиземноморского похода АПЛ К-141 «Курск» отработал 5 условных атак по реальным целям.

АПЛ К-141 «Курск» объявили «главным врагом» США и назначили внушительную денежную премию за обнаружение. Американцы на поиск АПЛ К-141 «Курск» только одного топлива истратили на \$1,5 млн, а в общем, эта операция обошлась Америке в \$20 миллионов.

б) День трагедии.

Обратный отсчёт времени пред катастрофой.

10 августа 2000 года - в 22.30, согласно плану учений, АПЛ К-141 «Курск» вышла в море на самые крупные за последние десять лет учения Военно-морских сил России.

11 августа 2000 года - хронология:

10:00 - АПЛ К-141 «Курск» прибыла в район учебных боевых действий и начала маневрировать.

13:00 - после получения приказа АПЛ К-141 «Курск» произвела пуск по назначенной цели (эскадре надводных кораблей условного противника) одной крылатой ракетой «Гранит». Наблюдатели зафиксировали попадание. На следующий день 12 августа в

период с 11.30 до **13.30** часов корабль должен был произвести торпедную атаку двумя выстрелами учебных торпед по ударной авианосной группировке в составе тяжелого атомного ракетного крейсера «Петр Великий», больших противолодочных кораблей «Адмирал Чабаненко» и «Адмирал Харламов».

12 августа 2000 года - хронология:

06:08 - с АПЛ К-141 «Курск» на командный пункт учений поступило радиосообщение о занятии установленного района действий и готовности к выполнению торпедных стрельб.

08:51 - командир АПЛ К-141 «Курск» капитан 1-го ранга Геннадий Лячин последний раз доложил на КП о выполнении условного ракетного удара по кораблям «противника».

09:40 - в это время по плану учений АПЛ К-141 «Курск» должна была начать подготовку к учебной атаке авианесущей группы кораблей. АПЛ К-141 «Курск», выполнив упражнение практическими торпедами, должен был безопасно разойтись с надводными кораблями, всплыть и выйти на связь с первым кратким донесением. Чуть позже со вторым.

11.09 - августа командир гидроакустической группы «Петра Великого» Лавринюк обнаружил посылки гидролокатора в виде импульсов. Они были распознаны как сигналы подводной лодки, производящей замер дистанции до цели. Хотя пеленг взят не был, очевидно, что импульсы исходили от АПЛ К-141 «Курск». Это была последняя «весточка» с АПЛ «Курск».

11:15 - последняя запись в журнале АПЛ К-141 «Курск».

11:28 - в районе учений в Баренцевом море зафиксирован подводный взрыв, через 135 секунд минуты — еще один, более мощный. Эти взрывы зафиксировал тяжёлый атомный ракетный крейсер «Петр Великий», а также две американские подлодки и норвежский институт сейсмических исследований. АПЛ К-141 «Курск» затонула в Баренцевом море, в 175 км (по прямой) от Североморска (координаты 69°40'00" с. ш. 37°35'00" в. д. или 69°36'59,6" с. ш. 37°34'28,7" в. д.) (см.прил.6).

11:40 - в это время по плану учений АПЛ К-141 «Курск» должна была осуществить учебную атаку авианесущей группы кораблей. Необходимо было произвести пуск крылатой ракеты и торпедную стрельбу по учебной цели.

11:44 - российские военные в районе нахождения АПЛ К-141 «Курск» зарегистрировали третий взрыв.

13:00 - в это время по плану учений АПЛ К-141 «Курск» должна была всплыть и выйти на связь с отчётом.

13:59 - руководитель учений - командующий Северным флотом Вячеслав Попов не дождавшись планового донесения и всплытия АПЛ К-141 «Курск», улетел вертолетом сначала на авианесущий тяжелый крейсер «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов», а затем на берег, сообщив журналистам, что боевые учения прошли успешно.

14:15 - корабли во главе с ТАРКР «Петром Великим» прошли через весь район боевых действий и выйдя из него, легли в дрейф. Торпедные атаки зафиксированы не были.

15:00-15:30 - в это время по плану учений АПЛ К-141 «Курск» должна была всплыть и выйти на связь с отчётом (запасной вариант). Ракетный крейсер начал вызывать подлодку по звукоподводной связи. Ответа не было.

17.20 - начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак отдал приказ спасательному судну «Михаил Рудницкий» готовиться к выходу в море.

17:30-18:00 - от АПЛ К-141 «Курск» должна была последовать третья по счету радиограмма об освобождении района боевых действий, но АПЛ К-141 «Курск» в очередной раз не вышла на связь.

19:00 - начальник штаба Северного флота вице-адмирал Михаил Моцак приказал поднять в воздух самолет Ил-38 для обследования района предполагаемого нахождения АПЛ «Курск».

19:30 - командующий Северным флотом адмирал Попов прибыл на командный пункт Северного Флота и назначил руководителем поисковых работ вице-адмирала Юрия Бояркина.

19:50 - ТАРКР «Петр Великий» снова вошел в район боевых действий и произвел на море несколько серий взрывов шумовыми гранатами.

20:20 - экипаж спасательного судна «Михаил Рудницкий» получил приказ о часовой готовности к выходу в море. К этому времени с момента взрыва на АПЛ К-141 «Курск» прошло 8 часов 50 минут.

22.35 - последняя попытка взрывов шумовыми гранатами с ТАРКР «Петр Великий».

23:00 - на командном пункте учений вспомнили о докладе офицера гидроакустической службы. Его вызвали к руководителю поисковых работ вице-адмиралу Юрию Бояркину. «Видел вспышку размером в пятирублевую монету», - повторил Андрей Лавринюк. «В динамике слышал хлопок». По прошествии многих часов к его сообщению, наконец, отнеслись серьезно.

23:30 - АПЛ К-141 «Курск» в очередной раз не вышла на связь и в соответствии с требованиями нормативных документов была объявлена «аварийной». Были подняты по тревоге поисково-спасательные силы флота, которые вышли в район вероятного нахождения корабля и начали его поиск. Командующий Северным Флотом Вячеслав Попов возвратился в море и отдал приказ о начале поиска пропавшей субмарины.

Последующая неделя показала, что аварийно-спасательная служба ВМФ России, хотя и нашла подводную лодку к 18 ч. 40 мин. 13 августа (это быстро), но организационно-технически была не в состоянии оказать помощь людям, возможно ещё остававшимся в живых на её борту. Министр обороны России сообщил, что рядом с местом затопления «Курска» на дне был обнаружен ещё один объект соизмеримых с «Курском» размеров. На поверхности моря были обнаружены буи окраски, свойственной аварийным буям подводных лодок стран НАТО, но... спустя некоторое

время повторно найти на грунте этот объект для того, чтобы его обследовать, не удалось; также не удалось повторно обнаружить и выловить буй.

Непосредственная причина гибели лодки – взрыв торпеды и последующая детонация боезапаса - вопросов не вызывает, их вызывают причины, которые привели собственно к взрыву самой торпеды, и то, что происходило в дальнейшем.

13 августа 2000 года - хронология:

01:04 - спасательное судно «Михаил Рудницкий» со спасательными глубоководными аппаратами АС-32 и АС-34 вышло в море. Старший на борту начальник УПАСР19 капитан 1 ранга Александр Тесленко отдал приказ идти к острову Кильдин, где находился буксир СБ-523. В результате ошибочных расчетов «Михаил Рудницкий» совершил неверный маневр и не встретился с буксиром. Из-за перемены курса, было потеряно полтора часа.

02:00 - подводники, по утверждению военных, были живы, подавали сигнал «SOS - вода», связь с ними осуществлялась «через условные сигналы методом перестука». Подводники отчаянно стучали кувалдой или каким-то другим металлическим предметом больше двух суток - с 2 часов ночи 13 августа 2000 года до вечера 14 августа 2000 года с просьбой о помощи. Их сигналы SOS зафиксированы, записаны на магнитную ленту гидроакустической службой флагмана Северного Флота «Петра Великого».

04:36 - гидроакустической аппаратурой крейсера «Петр Великий» была обнаружена АПЛ К-141 «Курск», лежащая на грунте.

07:00 - Министр обороны Сергеев доложил Президенту Российской Федерации Владимиру Путину, что лодка найдена, и будет предпринята попытка спасти экипаж.

08:31 - с борта крейсера «Петр Великий» наблюдали светло-зеленый буй, заглубленный на три метра, диаметром около 70 сантиметров. Данный буй не был поднят из воды.

08:59 - спасательное судно «Михаил Рудницкий» пересекло юго-западную границу района боевых действий и установило связь с руководителем сил поиска на «Петре Великом».

10:00 - на место трагедии прибыли спасательные суда Северного флота.

10:35 - согласно записи в вахтенном журнале «Петра Великого», был обнаружен еще один буй. Кому он принадлежал, какого цвета, неизвестно.

12.40 - со спасательного судна «Михаил Рудницкий» начальнику штаба Северного флота Моцаку доложили, что в районе боевых действий плавают бело-красный буй. Его также не выловили.

13:40-14:00 - с ВПК «Харламов» наблюдали буй белого цвета. Моряки определили его координаты, но этот буй также не поднят из воды.

14:45 - по данным вахтенного журнала на крейсер «Петр Великий» прибыл вертолет «Ка-27» с командующим Северным Флотом Вячеславом Поповым.

15:41 - со спасательного судна «Михаил Рудницкий» доложили, что аппарат АС-34 готов к спуску под воду.

16:30 - в точке 69°42' северной широты и 37°52' восточной долготы заместитель командира эскадрильи майор В. Пономарев с самолёта увидел плавающие на поверхности моря канат, кусок бирюзовой материи размером метр на метр, пластик светлого цвета и продолговатый предмет красного цвета длиной 3-4 метра. О находке было немедленно доложено командованию «Петра Великого». При втором заходе пилот наблюдал выход на поверхность воды свежего масляного пятна круглой формы радиусом около 100 метров.

18:00 - прошел первый спуск спасательного аппарата. Главком ВМФ России адмирал Владимир Куроедов заявил, что АПЛ К-141 «Курск» серьезно повреждена, и расценивает шансы на успех спасательной операции как не очень высокие.

18:15 - АС-34 обнаружил засветку на экране эхолотатора.

18:32 - АС-34 аварийно всплыл. Аппарат ударился о стабилизатор АПЛ К-141 «Курск» - плавник, вертикально возвышающийся над кормовой частью субмарины. При этом командир визуально наблюдал ее винты.

19.30 - АПЛ К-141 «Курск» обнаружена визуально.

14 августа 2000 года - хронология:

11:03 - информационные агентства, телеканалы со ссылкой на пресс-службу Северного флота сообщили о «неполадках на АПЛ К-141 «Курск».

Вечер - сигналы SOS с лежащей на грунте АПЛ К-141 «Курск» прекратились. Однако, позже следствие заявило, что данные звуки не принадлежали АПЛ К-141 «Курск».

По указанию Президента Российской Федерации Владимира Путина для расследования причин гибели АПЛ «Курск» была создана Правительственная комиссия во главе с заместителем председателя Правительства РФ И. И. Клебановым: Владимир Куроедов - заместитель председателя комиссии, Главнокомандующий ВМФ РФ.

Валерий Дорогин - член комиссии, депутат Госдумы.

Михаил Волженский - член комиссии, капитан первого ранга, принимал АПЛ К-141 «Курск» от промышленности.

15 августа 2000 года - хронология:

20:00 - в акватории Баренцева моря начались аварийно-спасательные работы по оказанию помощи АПЛ К-141 «Курск». В работах участвовали 15 боевых кораблей и судов Северного флота.

Патриарх Московский и всея Руси Алексей II и члены Архиерейского Собора Русской православной церкви вознесли молитву о спасении экипажа российской подводной лодки «Курск», которая потерпела бедствие в Баренцевом море.

16 августа 2000 года - в спасательной операции применяются подводные аппараты (автономные снаряды) АС-15, АС-32, АС-34 и АС-36. Спасательным аппаратам не удалось пристыковаться к «Курску». Пресс-службы Главного штаба ВМФ объясняла неудачи сильным подводным течением, низкой прозрачностью воды, волнением моря

и большим креном «Курска» — примерно 60 градусов. Однако, капитан 3-го ранга А. Шолохов, трижды погружавшийся на глубоководном аппарате «Приз», утверждал, что скорость подводного течения не более 0,7 узла, видимость допустима для спасательных работ и никакого крена нет. Все попытки присоса к комингс-площадке лодки оказались неудачными, поскольку резиновое противозумное покрытие на лодках этого типа неправильно покрывает комингс-площадку люка и мешает стыковке.

Вечером командование Военно-Морского Флота Российской Федерации получило санкцию президента России Владимира Путина на привлечение иностранной помощи для спасения экипажа АПЛ К-141 «Курск».

В Сочи президент России Владимир Путин заявил, что операция по спасению экипажа АПЛ К-141 «Курск» началась сразу после аварии. Он подчеркнул, что никто не ждал ни одной минуты, никакого промедления не было. Спасательные работы с самого начала проводились в полном объеме.

17 августа 2000 года - все попытки пристыковать спасательную капсулу к люку АПЛ К-141 «Курск» вновь окончились неудачей. Невозможно было обеспечить герметичное примыкание спасательного аппарата к корпусу «Курска» в районе люка из-за деформации корпуса, произошедшей вследствие взрыва. Норвежский корабль с британской мини-субмариной LR-5 и спасателями на борту вышел из Трондхейма и направился в район бедствия. Судно с норвежскими водолазами подойдет позже. Президент Российской Федерации Владимир Путин прервал свой отпуск, который он проводил в Сочи.

18 августа 2000 года - достоверных данных о состоянии АПЛ К-141 «Курск» и экипажа по-прежнему нет.

19 августа 2000 года - вечером в район бедствия подошло норвежское судно с британской мини-подлодкой LR-5. Главный конструктор ЦКБ МТ «Рубин» И. Д. Спасский доложил Президенту РФ Владимиру Путину о плане работ по ликвидации последствий катастрофы АПЛ К-141 «Курск».

20 августа 2000 года - к работам присоединилось норвежское судно «Seaway Eagle». Начался международный этап спасательных работ по попытке спасти экипаж АПЛ К-141 «Курск» с участием норвежских и британских водолазов и техники. К 17 часам норвежским водолазам удастся отвернуть вентиль аварийного люка «Курска». Норвежцы заявили, что зеркало комингс-площадки (отшлифованная поверхность для герметичности стыковки) вопреки заявлениям представителей ВМФ не деформировано.

21 августа 2000 года - хронология:

12:25 - норвежские спасатели вскрыли аварийно-спасательный люк, который оказался заполненным водой.

13:35 - норвежские водолазы открыли внутренний люк АПЛ К-141 «Курск». В девятом отсеке оказалась вода.

17:07 - официально объявлено о гибели экипажа АПЛ К-141 «Курск».

22 августа 2000 года - Президент России Владимир Путин своим указом объявил 23 августа 2000 года днем траура и во второй половине дня вылетел в Североморск. Президент посетил Видяево и встретился с родственниками погибших моряков АПЛ К-141 «Курск».

23 августа 2000 года - Главная военная прокуратура возбудила уголовное дело по факту гибели АПЛ К-141 «Курск». Расследование продолжалось почти 2 года. Было выдвинуто 18 рабочих версий, основными из них являлись следующие:

- столкновение АПРК «Курск» с российским или иностранным подводным или надводным кораблем;
- поражение АПРК «Курск» торпедой или ракетой российским или иностранным подводным или надводным кораблем;
- диверсия;
- террористический акт;
- подрыв АПРК «Курск» на mine времен Великой Отечественной войны;
- гибель АПРК «Курск» в результате нештатной ситуации с его вооружением.

26 августа 2000 года - указом президента РФ № 1578 командиру АПЛ К-141 «Курск» Геннадию Лячину присвоено звание Героя России. 117 членов экипажа АПЛ К-141 «Курск» посмертно награждены орденом Мужества.

28 августа 2000 года - вышло распоряжение правительства РФ № 1190-Р, которое возложило организацию подготовительных работ по эвакуации тел погибших с АПЛ «Курск» и его подъему на ФГУП «ЦКБ МТ «Рубин». В эфир телеканала ОРТ вышла передача Программа Сергея Доренко, в которой шла резкая критика в адрес Президента Российской Федерации Владимира Путина по поводу гибели АПЛ К-141 «Курск».

Сентябрь 2000 года - все российские корабли, участвовавшие в учениях в Баренцевом море в августе 2000 года, были осмотрены у пирса с внешней надводной и внутренней подводной сторон. Запросы о возможном участии иностранных объектов были направлены, на многие из них были получены ответы, но разрешения на осмотр предполагаемых объектов они не содержали.

3 сентября 2000 года - начало экспедиции по подробному внешнему осмотру АПЛ К-141 «Курск» и поверхности дна в районе затопления, а также радиационного мониторинга с привлечением спасательного судна Северного флота «Михаил Рудницкий» с глубоководными аппаратами АС-34 и АС-36 на борту.

8 сентября 2000 года - на вопрос телеведущего Ларри Кинга о том, что произошло с АПЛ К-141 «Курск», Президент Российской Федерации Владимир Путин, улыбаясь, ответил: «Она утонула».

15 сентября 2000 года - окончание экспедиции по осмотру АПЛ К-141 «Курск» с привлечением спасательного судна Северного флота «Михаил Рудницкий».

19 сентября 2000 года - президент Российской Федерации Владимир Путин принял решение приступить к операции по подъему останков экипажа АПЛ К-141 «Курск» и самой подводной лодки.

24 сентября 2000 года - начало детального обследования АПЛ К-141 «Курск» с помощью глубоководных обитаемых аппаратов «Мир-1» и «Мир-2» с научно-исследовательского судна Института океанологии имени П. П. Ширшова «Академик Мстислав Келдыш».

2 октября 2000 года - завершение экспедиции по осмотру АПЛ К-141 «Курск» судна «Академик Мстислав Келдыш».

20 октября 2000 года - прибытие к месту гибели АПЛ К-141 «Курск» экспедиции с российскими и норвежскими водолазами. Начало обследования АПЛ К-141 «Курск» необитаемыми подводными аппаратами и водолазами норвежской компании Halliburton AS. Водолазы базировались на специальной норвежской полупогружной платформе «Regalia».

25 октября 2000 года - начата операция по подъему тел погибших моряков АПЛ К-141 «Курск». В 17 часов 44 минуты тело первого подводника извлечено нашими водолазами из отсека на палубу надстройки подводной лодки, а затем поднято на поверхность. Подняты на поверхность ещё два тела моряков.

7 ноября 2000 года - окончание водолазной операции, из 9-го отсека АПЛ К-141 «Курск» извлечены 12 тел членов экипажа, в том числе тело капитан-лейтенанта Колесникова, оставившего предсмертную записку. Проникнуть в остальные отсеки, а также эвакуировать ещё 11 найденных тел из 9-ого отсека не представлялось возможным.

с) Версии и мнения о случившемся.

В 2002 году главком ВМФ России Владимир Куроедов сообщил, что в ходе подготовки командованием учений был допущен ряд нарушений, которые не способствовали благоприятному проведению учений, но при этом не являлись причиной аварии атомной подводной лодки (АПЛ) К-141 «Курск».

Взрыв учебной торпеды.

Официальная версия взрывов.

Официальная версия двух взрывов на атомной подводной лодке (АПЛ) К-141 «Курск» 12 августа 2000 года была озвучена 29 июня 2002 года на заключительном заседании комиссии по расследованию гибели АПЛ К-141 «Курск». Официальный отчёт, опубликованный в 2002 году генеральным прокурором Устиновым, содержит 2000 страниц.

Изучение полученных в ходе работы материалов, в том числе фрагментов первого отсека АПЛ «Курск», поднятых в июне 2002 года со дна Баренцева моря, дало возможность прийти к выводу, что причиной аварии стал тепловой взрыв

компонентов топлива торпеды класса 298А ПВ (SS-N-16 по американской классификации) из-за утечки перекиси водорода из торпеды.

Скорее всего, перекись проела внешнюю стенку торпеды и вступила в химическую реакцию с органической смазкой. Из-за этого и произошел первый, тепловой взрыв, который выбросил в отсек около 2 тонн смеси перекиси и керосина, которая тут же взорвалась.

Лежащие в подлодке на стапелях торпеды находились в неснаряженном состоянии, то есть без запальных компонентов, поэтому их самопроизвольный взрыв был невозможен. Однако резкое повышение температуры и давления спровоцировали необратимую реакцию - детонацию (второй взрыв).

Второй взрыв привел к гибели всей лодки.

Факт взрыва торпеды и детонации боезапаса сейчас никто не оспаривает. Но есть причины, которые к этим взрывам привели. Существовали также и грубейшие нарушения, связанные с проведением учений, спасательной операцией, подготовкой экипажа, условиями хранения торпедного оружия.

Что же думает по поводу взрыва на «Курске» бывший подводник, капитан первого ранга в отставке, экс-командир подлодки К-147, представитель Общества ветеранов Третьей дивизии атомных подводных лодок Северного флота Александр Лесков, который не раз участвовал в ликвидации аварийных ситуаций на атомоходах?

– Дело в том, что тогдашний генпрокурор России, излагая официальную версию гибели «Курска», не ответил на целый ряд вопросов, которые сразу же возникли у специалистов и, в частности, у командиров атомных подводных лодок.

– Официальная версия утверждает, что «Курск» во время взрыва находился под водой. Этого не могло быть, потому что при длине подлодки в 153 метра, она не может погружаться там, где глубина моря не превышает 115 метров – а именно такова была глубина в месте затопления «Курска», которое, кстати, является полигоном надводных кораблей, а не подводных лодок. Такая глубина для огромной лодки – как лужа для щуки. Чтобы погрузиться, подводная лодка должна иметь под килем – минимум три ее длины, то есть в данном случае – не менее полукилометра. И это знает любой командир АПЛ. При глубинах в 100 метров никто не разрешил бы погружения.

Во-вторых, официальная версия гласит, что лодка врезалась в дно, и произошел второй взрыв. Это тоже не похоже на правду – от удара подлодки об дно никогда в истории подводного флота торпеды не взрывались.

Еще одно доказательство того, что субмарина во время взрыва находилась в надводном положении – ее фотографии, полученные, когда она уже лежала на дне. Лодка была с поднятыми выдвижными устройствами. Но все выдвижные устройства лодки поднимаются только при надводном положении.

Версия вице-адмирала Рязанцева

По версии Валерия Дмитриевича Рязанцева, входившего в правительственную комиссию по расследованию причин и обстоятельств катастрофы АПЛ К-141 «Курск», причиной первого взрыва стала так называемая «толстая» торпеда 65-76 ПВ, пополненная необезжиренным воздухом высокого давления 11 августа 2000 года. До 12 августа необезжиренный воздух не мог попасть в резервуар окислителя, так как практическая торпеда была на стеллаже, запирающий воздушный клапан на ней закрыт, а на воздушном курковом кране установлены предохранительные устройства. Неконтролируемая реакция разложения перекиси водорода началась после загрузки торпеды в торпедный аппарат. Из-за недостатка конструкции подлодок этого класса экипаж для предотвращения повышения давления в 1-м отсеке при залповой стрельбе торпедами оставляет открытыми захлопки системы общесудовой вентиляции, в результате чего ударная волна от взрыва торпеды 65-76 ПВ попала во 2-й отсек и весь личный состав командного отсека получил тяжёлые контузии и оказался в неработоспособном состоянии.

Второй взрыв, по версии Валерия Рязанцева, произошёл из-за столкновения АПЛ с грунтом, а не в результате объемного пожара в первом отсеке. АПЛ К-141 «Курск», с заполненным водой первым отсеком, на скорости около 3 узлов, с дифферентом на нос 40-42 градуса на глубине 108 метров столкнулась с грунтом. Торпедные аппараты № 1, 3, 5 и 6 с боевыми торпедами, снаряженными взрывателями, смялись и разрушились, что стало причиной взрыва боевых торпед.

Версия американских учёных

Американские ученые утверждают, что российская атомная подводная лодка (АПЛ) К-141 «Курск» затонула в результате двух взрывов. Такую версию трагедии в Баренцевом море они изложили в газете «ЭОС», издаваемой американским геофизическим союзом.

Американские ученые основывают свои утверждения на изучении полученных ими сейсмограмм, на которых зафиксированы два взрыва в месте нахождения атомной подводной лодки (АПЛ) К-141 «Курск». Первый взрыв был зарегистрирован лишь несколькими сейсмическими станциями, находившимися вблизи места аварии. По мнению американских учёных, первый взрыв произошел, когда АПЛ шла на перископной глубине, поскольку после ее аварии перископ был поднят. По мощности он был эквивалентен взрыву боеголовки современной торпеды (150 кг тротила). По версии американских учёных, «Курск» после первого взрыва еще какое-то время находился на плаву.

Второй же взрыв, который произошел через 135 секунд, был в 250 раз мощнее первого и его зафиксировали станции, находившиеся от подлодки на удалении до 3 тыс. миль.

Исследуя сейсмограмму второго взрыва, ученые пришли к выводу, что это был именно один мощный, а не несколько небольших взрывов, слившихся воедино.

Ученые допускают, что второй взрыв мог произойти после того как лодка затонула, но не от удара о морское дно, а в результате пожара, когда огонь достиг находившейся на ее борту боеголовки.

Мощность второго взрыва, считают ученые, соответствовала взрывной силе ракеты класса «корабль-корабль».

Торпеда 65-76

В советское время торпеда, взорвавшаяся на «Курске», проходила под грифом «Изделие 398», а сейчас в российском флоте известна под кодом 65-76 (разработана в 1976 году). Моряки прозвали ее «Китом», а командование - «Толстой», потому что она выглядит бочкообразно (диаметр торпеды - 650 мм).

Торпеды на перексиде водорода не используются в большинстве флотов мира уже больше 50 лет именно из соображений безопасности и надёжности, на «Курске» же такие торпеды были, так как более дешёвы, чем торпеды с дорогими серебряно-цинковыми аккумуляторами. Вскоре после расследования торпеда на перексиде водорода, которую в целях экономии пытались вернуть на флот, была окончательно снята с вооружения.

Столкновение с надводным кораблем

Версии о столкновении подлодки "Курск" с неким объектом постоянно претерпевали изменения. Сначала выдвигалось предположение о столкновении атомохода с ледоколом или сухогрузом. Но как могло гражданское судно оказаться в районе учений? Теоретически районы учений всегда закрыты для гражданских судов, хотя на практике бывают случаи, когда кто-нибудь из судов «забредет» в запретную зону. Неужели ни один из нескольких десятков военных кораблей, принимавших участие в учениях, не обнаружил нежданного гостя?

В питерское представительство «Комсомольской правды» во время проведения спасательных работ позвонил человек, пожелавший остаться неизвестным. Он сказал только, что много лет проработал на Северном флоте, обеспечивал гидроакустические средства надводных и подводных кораблей. Вот его мнение: «Повреждения рваного характера свидетельствуют о том, что подлодка «Курск» при всплытии напоролась на киль надводного корабля, участвовавшего в учениях. Подводники знают, что иногда при всплытии возникает ситуация, когда гидролокаторы подлодки «не видят» то, что делается на поверхности. Приборы и люди тут не причем, виноваты особые условия распространения звука в море, например, после шторма. Я сам однажды находился на лодке, которая всплывала буквально в нескольких метрах от корабля». Специалисты говорят, что при таком столкновении тяжелый надводный корабль получает минимальные повреждения, которые в принципе почти не влияют на его

общее состояние. Большинство экипажа может и не заметить, что крейсер проутюжил лодку, особенно при волнении моря более 3 баллов.

Версия спорная, поскольку такое столкновение произошло практически на виду у остальных участников учений. Правда это или домысел, ещё предстоит выяснить. Для этого надо хотя бы обследовать в сухих доках днища тяжелых корабеле, участвовавших в учениях.

Торпедирование

Сразу после катастрофы несколько адмиралов и официальных лиц утверждали, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой. Затем эта версия стала умалчиваться в пользу официальной версии. Однако французский режиссёр Жан-Мишель Карре (Jean-Michel Carré), в своём фильме «„Курск“: Подводная лодка в мутных водах» (фр. Kourstk: un sous-marin en eaux troubles), который был показан 7 января 2005 на французском телевидении France 2, утверждает, что «Курск» был торпедирован американской подводной лодкой «Мемфис». Согласно его версии, «Курск» выполнял показательный выстрел новой торпеды «Шквал», эти испытания наблюдались двумя американскими подводными лодками «Мемфис» и «Тоledo».

«Тоledo» шёл на опасной близости под прикрытием «Мемфис», который находился «в тени». В один момент, «Курск» и «Тоledo» столкнулись, (видеозапись лежащего на дне «Курска» показывает длинные разрывы на его корпусе) и, чтобы предотвратить выстрел «Курска» в «Тоledo», (предполагается, что было услышано открытие трубы торпедного аппарата «Курска»), «Мемфис» открыл огонь торпедой Mk-48 по «Курску».

Карре утверждает, что российский президент Владимир Путин преднамеренно скрыл правду о том, что случилось, чтобы не допустить резкого ухудшения отношений, а возможно и военного конфликта с США.

Этой же версии придерживаются канадские документалисты и некоторые отставные военные.

Доступные на сегодня материалы не дают оснований ни для подтверждения версии торпедирования, ни для её полного опровержения. Единственным фактическим доказательством её правдоподобности (но не абсолютной верности) служит стоп-кадр, запечатлевший отверстие на корпусе справа по борту. Однако это отверстие находится в непосредственной близости от линии отреза носового отсека, но явные признаки происхождения этого дефекта от попадания торпеды не присутствуют. Вследствие этого можно предположить, что оно могло образоваться как вследствие попадания торпеды, так и в результате касания судна о грунт после взрыва, при проведении подъёмных и буксировочных работ, при постановке лодки в доке и т. д. Нельзя исключать и того, что первичная деформация корпуса в этом месте могла образоваться ещё в период обычной эксплуатации АПЛ (вследствие неосторожной швартовки и пр.)

Мина времён 2-й мировой войны

В начале расследования проверялась версия столкновения АПЛ К-141 «Курск» с противокорабельной миной времён второй мировой войны, что, возможно, привело также к детонации торпеды. После выбора официальной версией «взрыва торпеды» предположение отпало само собой.

Специалисты, знакомые с прочностными характеристиками АПЛ данного класса, данную версию отвергали изначально.

Умышленное затопление?

Во время спасательных работ выяснилась еще одна деталь, добавляющая неожиданный поворот в деле гибели К-141, однако едва ли проясняющая обстоятельства. О том, что субмарина «Курск» будет затоплена в рамках учений, Агентство военных новостей сообщало еще 11 мая 2000 года.

Сообщение звучало так: «...в июле - августе на Северном флоте пройдет учение аварийно-поисковых сил флота по оказанию помощи «затонувшей» атомной лодке. План учения уже подготовлен и утвержден в Управлении поисковых и спасательных работ ВМФ...В соответствии со сценарием учения атомная подводная лодка в результате " аварии" должна лечь на грунт, а спасательное судно «Михаил Рудницкий» (проект 05360) обеспечит выход на поверхность" пострадавшего экипажа". Подъем людей с глубины свыше ста метров будет произведен с помощью специального спасательного «колокола».

Правда, в другом своем сообщении Агентство военных новостей глубину «свыше ста метров» заменило на 25 метров. Участники учения, используя индивидуальное снаряжение подводника, покинут лодку через торпедные аппараты и поднимутся на поверхность методом свободного всплытия». При этом подчеркивалось, что подобные учения не проводились много лет в связи с недостатком средств, а навыки выхода из затонувшей лодки через торпедные аппараты экипажи отрабатывали в специально оборудованном бассейне-тренажере.

Уже после катастрофы, 16 августа, редактор Агентства В. Руденко заявил, что нынешние чрезвычайные события действительно почти полностью совпадали с опубликованным планом учений, но это "страшное совпадение"

Попадание ракеты

Капитан первого ранга Александр Лесков, указывая на то, что подводная лодка такого размера не имела права находиться под водой в этом месте по физическим причинам, выдвинул предположение, что в лодку попала противокорабельная баллистическая ракета, запущенная с космодрома Плесецк. Однако председатель Санкт-Петербургского клуба моряков-подводников капитан 1-го ранга Игорь Курдин утверждает, что эта версия — «полный бред».

8 сентября 2000 г. в газете «Berliner Zeitung» появилась статья с версией о том, что «Курск» был потоплен случайным попаданием ракеты П-700, снабженной новой боеголовкой, предназначенной для поражения подводных целей, запущенной с атомного ракетного крейсера «Петр Великий». Эта версия стала умалчиваться из-за того, что могла «дискредитировать всё российское военное командование». Данная версия не объясняет происхождение отверстия. Кроме того, на вооружении Российских вооружённых сил нет такой «ныряющей» модификации ПКР П-700.

Более обоснованной выглядит другая версия — «Курск», находящийся в надводном положении, был поражен неразорвавшейся (без боезаряда) ракетой П-700, запущенной с «Петра Великого» или пущенной самой лодкой и вернувшейся в результате сбоя назад. Проникающая БЧ (боевая часть) ракеты поразила субмарину в район правого борта (отверстие), после чего от продолжающего работу двигателя воспламенились остатки топлива ракеты. Начавшийся пожар заставил детонировать торпеды, вызвав серию взрывов.

Столкновение с подводным объектом

Капитан первого ранга Михаил Волженский, принимавший АПЛ К-141 «Курск» от промышленности, один из членов государственной комиссии, считает, что торпеду в аппарате могло заклинить из-за сильного механического удара по корпусу лодки. Волженский считает наиболее вероятной причиной катастрофы столкновение с иностранной подводной лодкой. По его мнению, «скользящий удар рулевого пера (горизонтальных рулей) мог привести к сильной деформации торпедных аппаратов „Курска“».

Обе практические торпеды: УСЭТ-80 и 65-76, как правило, заряжают в правые торпедные аппараты. При столкновении под острым курсовым углом с иностранной подводной лодкой первым был бы смят как раз правый внешний торпедный аппарат калибра 650 мм, в котором и лежала практическая торпеда 65-76. При скорости относительного встречного сближения подлодок около 20 узлов (10 м/с), этот торпедный аппарат был смят вместе с торпедой за одну секунду. За эту секунду почти мгновенно в замкнутом объёме соединились весь запас топлива (керосин) и окислителя (перекись водорода), что привело к их взрывному воспламенению, усиленному взрывом порохового ускорителя, установленного в хвостовой части торпеды. Давление корпуса иностранной подводной лодки от головы торпеды к её хвостовой части направило этот взрыв (эквивалентный взрыву 150 кг тротила, как зафиксировала норвежская сейсмическая станция) на заднюю крышку торпедного аппарата, которая была вырвана, и форс огня ударил в первый отсек, что мгновенно привело к пожару.

Командующий Северным флотом, в состав которого входила АПЛ К-141 «Курск», адмирал Попов также выразил уверенность в подобной версии. По его

словам, неустановленная подводная лодка неумышленно ударила «в самое уязвимое место этого проекта подводной лодки», в результате чего та, потеряв плавучесть, с большой скоростью и дифферентом ударилась о грунт, где и произошёл взрыв боезапаса торпед.

В пользу версии о столкновении с неопознанной подводной лодкой говорят и сообщения о нахождении различных бுவ в районе аварии. В уголовном деле по факту гибели «Курска» фигурирует несколько був. Многие их видели, но ни один не представлен следствию в качестве вещественного доказательства.

Так 13 августа в 8.31 с борта флагмана Северного флота «Петра Великого» наблюдали светло-зеленый буй, заглубленный на три метра, диаметром около 70 сантиметров. Этот буй по каким-то причинам так и не подняли на борт.

В 10.35 13 августа, если верить записям в вахтенном журнале «Петра Великого», был обнаружен еще один буй. Кому он принадлежал, какого цвета, неизвестно.

В 12.40 со спасательного судна «Михаил Рудницкий» начальнику штаба Северного флота Моцаку доложили, что в районе боевых действий плавают бело-красный буй. Его также не выловили. Приблизительно через час с ВПК «Харламов» наблюдали буй белого цвета. Моряки определили его координаты. Но он тоже как в воду канул.

Позднее буи-призраки, не имевшие никакого отношения к «Курску», приводили в качестве основного доказательства версии о столкновении с иностранной подводной лодкой. Одним из первых ее озвучил тогдашний министр обороны Игорь Сергеев. Он сообщил, что в районе катастрофы российские моряки видели всплытие аварийных був, которые не применяются на отечественных субмаринах.

- Буи видели вахтенные службы с «Петра Великого» и с тральщика, - заявил министр.
- Когда же мы послали вельбот к ним, он их не нашел. Главным образом из-за волнения на море.

В конце концов следствие установило, что в Баренцевом море був, как муравьев. Это и потерявшиеся рыбацкие буйки, и буи, предупреждающие о мелководье, которые сорвало штормом. Иногда их путали с крупными медузами.

d) Теория торпедирования подводной лодки «Курск» иностранной субмариной.

12 августа 2000 года «Курск» должен был выполнить показательный выстрел. Выпустить новую ракету-торпеду, передвигающуюся со скоростью 500 км/ч - «ШКВАЛ». Обыкновенная торпеда движется со скоростью 60 км/ч. И на это мероприятие в Россию пригласили китайскую делегацию. Можно предположить, что Россия пытается продать Китаю это мощное оружие. Но американцы об этом знают и не могут ни в коем случае смириться с тем, что у Китая будет такое мощное оружие.

Причиной первого взрыва на "Курске" стала деформация торпеды. Это признает большинство исследователей. Но сама причина деформации остается предметом споров. Широкое распространение получила версия о столкновении с американской подлодкой "Мемфис". Считается, что это она давала пресловутые сигналы бедствия. В Баренцевом море "Мемфис" вместе с другой американской субмариной следила за учениями российского флота. Выполняя сложный маневр, ее офицеры ошиблись с траекторией, вплотную приблизились и врезались в готовившуюся выстрелить К-141. Через несколько дней «Мемфис» обнаружили на ремонте в норвежском порту.

Версия столкновения с американской подводной лодкой появилась в первые дни после трагедии как одна из десятка версий, когда информации об обстоятельствах гибели корабля и экипажа было минимум. Затем версия столкновения сама собой затухла... Но в 2004–2005 годы «американская версия» не только возродилась, но стала началом широкого хождения по газетам, журналам и интернет-страницам. Стремительное и массовое развитие точки зрения причастности американцев к гибели «Курска» совпало с ухудшением российско-американских отношений.

К версии столкновения приросла версия атаки «Курска» американской торпедой МК-48... Речь идет о нашумевшем фильме Жана-Мишеля Карре «Курск»: подводная лодка в мутной воде». По французскому каналу France-2 фильм показали только один раз, и большой известности он не получил, но пару лет назад фильм показали по канадскому телевидению, и он вызвал многочисленные отклики в СМИ и в интернете. Фильм получил Гран-при Международного фестиваля полнометражного документального кино (ФИГРА). Сейчас он «бродит» по интернету с припиской: «Этот фильм никогда не будет показан в России». Правда, в июне 2007 года он был показан в Государственной думе.

В общих чертах сюжет, рассказанный в фильме, выглядит следующим образом: русская подводная лодка «Курск» испытывала новую торпеду-ракету «Шквал», которую хотели купить китайцы. Китайская делегация присутствует на учениях. Невдалеке «крутились» две американские подводные лодки «Мемфис» и «Тоledo», которые очень не хотели и не могли смириться с тем, что китайцы могут приобрести это грозное оружие. «Тоledo» маневрирует в опасной близости от «Курска», а «Мемфис» ведет наблюдение на расстоянии, при этом американские субмарины должны своими маневрами дать понять, что Америка против продажи Китаю торпедо-ракет «Шквал». «Курск» сообщает об опасном маневрировании на «Петр Великий», и в воздух поднимаются истребители, а корабли сближаются с «Курском».

«Тоledo» в конце концов получает то, что «просила», и сталкивается с нашим крейсером, как баржа бы столкнулась с маленькой лодкой, а затем медленно

«отползает» в США. Экипаж «Мемфиса» слышит звук — «Шквал» загружается в торпедный аппарат — и производит по «Курску» выстрел новой торпедой МК-48 с боеголовкой из обедненного урана... Китайцев срочно грузят в вертолет, и командующий Северным флотом, он же руководитель учений, адмирал Попов высаживает их на землю.

«Мемфис» тоже пострадал, но своим ходом за двое суток «доковылял» до норвежской базы в Бергене, и там его засняли с помощью спутников-шпионов журналисты из еженедельника «Версия» и норвежская журналистка, пробравшаяся на базу. Так называемый «Мемфис» находится на плаву, а на его палубе перед рубкой сфотографирована брезентовая палатка, которая якобы закрывает носовой аварийный люк, что свидетельствует о тяжелой аварии. Снимки в порту не позволяют идентифицировать подводную лодку даже по типу.

Для предотвращения термоядерной войны президент России, он же главнокомандующий, Владимир Путин остается на отдыхе в Сочи и несколько раз по телефону говорит с Биллом Клинтоном, который уговаривает Путина не начинать мировую войну. В Москву прилетает директор ЦРУ Джордж Тенет, который «утраивает» конфликт. Америка списывает российские долги, а Россия получает кредит в 10 миллиардов долларов. Путин молчит об этом до сих пор, только убирает группу адмиралов, но не за то, что они виновны в гибели корабля и 118 членов экипажа, а за то, что они озвучили американскую версию гибели «Курска».

Попробуем хоть как-то проследить ход мыслей авторов и сопоставить эту мысль с фактическими обстоятельствами.

Версия потопления «Курска» залпом боевых торпед, выпущенных подводной лодкой НАТО, объясняет очень многие факты, которые не укладываются в другие версии.

При соотношении уровней технического развития атомных подводных лодок американцы, уверовав в свою «невидимость» и неуязвимость, обнаглели до такой степени, что уже давно привыкли «шастать» в подводном положении там, где считают нужным. При этом систематически ими нарушаются как нормы международного права (включая умышленное вхождение в чужие территориальные воды и в районы, объявленные закрытыми в связи с военными учениями), так и просто требования хорошей морской практики.

Вопрос о взаимном обнаружении друг друга подводными лодками США и отечественными в подавляющем большинстве случаев разрешается в пользу США на дальностях, на которых отечественные лодки за собственными шумами и шумами моря не слышат американцев. Именно вследствие этого американские лодки

врезаются в отечественные чаще, нежели отечественные лодки — в иностранные. Вследствие этого отставания в акустической скрытности, ВМФ России не знает: действительно ли нет в районе его действия подводных лодок США? либо они есть, но мы не в силах их обнаружить? Соответственно, натовцы имеют возможность отрицать факт пребывания их лодок в тех или иных районах, поскольку мы не можем предъявить им “акустический портрет” подозреваемой нами в чем-либо их подводной лодки, а тем более принудить её к всплытию, при обнаружении в наших территориальных водах.

Но кроме техники, есть ещё и гидрология моря. В частности, в Баренцевом море в районе гибели “Курска” в дни трагедии приповерхностный слой воды был прогрет до + 10°C, а температура придонных слоёв была около + 4°C. При этом образуется слой, в котором при незначительных изменениях глубины резко изменяются значения температуры воды.

Особенности гидрологии могут свести практически на нет способность к обнаружению подводных лодок даже самых совершенных гидроакустических средств, размещенных на каком-либо носителе.

Гидрологические особенности такого рода могли создать тактическую обстановку, в которой “Курск” из-за высокого уровня собственных шумов и технического превосходства лодок США в акустической скрытности не знал о нахождении натовской лодки в районе торпедных стрельб и выпустил торпеду по учебной цели, как-то и было предусмотрено планом учений. А натовская лодка, нагло ведя разведку в зоне учений нашего флота, из-за особенностей гидрологии района тоже своевременно не обнаружила “Курск”.

Первый взрыв (порядка 100 кг в тротиловом эквиваленте), зафиксированный акустиками и сейсмологами, мог быть взрывом натовской торпеды, вблизи учебной торпеды “Курска”. Этот взрыв вряд ли был контактным. Вследствие этого торпеда “Курска” могла уцелеть и попасть в натовскую подводную лодку, нанеся ей механические повреждения, не несущие угрозы гибели. Такой вариант объясняет, почему в районе были обнаружены аварийные буи не российской окраски, а на дне неподалеку от затонувшего “Курска” был обнаружен объект, соизмеримых с “Курском” размеров, и были найдены обломки каких-то конструкций ограждения рубки или лёгкого корпуса подводной лодки. Конечно, если сообщения о буюх 2 и найденных обломках “ограждения” достоверны. Если второй объект действительно был обнаружен, а не представлял собой второй экземпляр гидроакустического “эха”, возникший при вторичном отражении гидрологическими неоднородностями первичного “эха” посылок гидролокаторов, отражённых затонувшим “Курском”. Если это был второй экземпляр гидроакустического “эха”, то с изменением гидрологии района под воздействием течений он исчез сам собой. И если это действительно была

вторая подводная лодка, то почему Северный флот её потерял, а не принудил всплыть или не сопровождал её к порту ремонта?

— Потому что по своей скрытности натовские лодки превосходят возможности отечественных сил противолодочной обороны, которые, даже обнаружив лодку, неизбежно её теряют?

— или потому, что было принято решение дать ей уйти, поскольку после всего, что произошло, и было ясно изначально (тем более после обнаружения «Курска» на дне и его осмотра с борта «батискафа»), это был вопрос политики, лежащий вне компетенции командующего Северным флотом?

В первый день в сообщении гибели «Курска» (на третий день после фактической гибели) один из высокопоставленных военно-морских деятелей случайно оговорился, что «...лодка лежит на грунте с поднятыми выдвижными устройствами...». Косвенно это подтвердил первый командир «Курска», которому особысты показали фотографию погибшей лодки, чтобы проконсультироваться по вопросу о состоянии пусковых шахт ракет «Гранит». Выдвижные устройства на АПЛ поднимаются только при нахождении субмарины в надводном или позиционном положении. Позднее, при подъеме лодки, они были благополучно отрезаны вместе с главным свидетелем трагедии — первым отсеком.

Немудрено, что на такой небольшой глубине — 100 метров — неповоротливая Тоledo могла задеть Курск. Для нашей подводной лодки подобное столкновение — просто царапина на обшивке, для Тоledo это приключение обернулось бы гибелью. Мемфис решил защитить отход Тоledo. Но с Курска послышался звук зарядки торпедного оружия. Американцы испугались — "Шквал" бьёт качественно, а главное, очень быстро — времени на отступление не Курску особого вреда, но она прилась на торпедный отсек, спровоцировав взрыв собственного оружия Курска. Взрывная волна отбросила и сам Мемфис.

Доказывает эту версию пробоина. «Мемфис» выстреливает в русскую подлодку торпедой Мк-48.

Побег «Мемфиса» — это лишь манёвр, чтобы отвлечь внимание от «Тоledo», который с повреждениями после столкновения с «Курском» убегал в США.

е) Причины молчания.

Руководство страны, чтобы скрыть правду от народа, тянуло время, и тем самым сознательно утопило оставшуюся после аварии в живых на «Курске» часть команды.

Необходимо отметить, что в то время, когда на поиски подлодки по тревоге были подняты самолеты двух противолодочных эскадрилий, летчики обнаружили масляные пятна, оставленные другой подводной лодкой. Понятно, что подозрение сразу же пало

на британцев и американцев, чьи субмарины находились там же. Но если англичане рьяно отстаивали свою непричастность, требуя от россиян доказательств, то американцы вели себя более сдержанно, как будто им было что скрывать. А ведь и правда было что скрывать: на морском дне спасатели обнаружили ограждение боевой рубки, которое обычно устанавливается на американских подводных лодках. Таким образом, уже с самого начала все было предельно ясно, пока власти не постарались максимально ввести в заблуждение гражданское население.

Часть материалов исследования была засекречена.

Решимость же, с которой Путин поднимал «Курск» со дна можно объяснить стремлением сразу и навсегда избавиться от всех «ненужных» улик. Доступ к обломкам «Курска» после подъёма был ограничен.

С правой стороны подлодки видна, однако, чёткая, очень протяжённая вмятина — след после удара торпеды Mk-48, который был сфотографирован с этой стороны только один раз (см. прил. 7).

После извлечения останков 118 членов экипажа, «Курск» был очень быстро утилизирован.

Пощадили только командирский мостик, который стал частью памятника погибшим морякам.

Мир был подвержен риску начала ядерной войны.

В.В. Путин не был сторонником развязывания конфликта с Америкой или кем-либо ещё. Он не хотел войны.

«Американский след» был удалён из списка официальных версий гибели АПЛ «Курск».

После второго визита главы ЦРУ Тенета в Москву, США аннулируют российский долг и дают Москве долгосрочный кредит в размере 10 миллиардов долларов. Стоит отметить, что после гибели «Курска» Клинтон лично прилетел в Москву, кроме того США взяли на себя расходы по утилизации ядерного реактора подлодки.

Дело «Курска» было официально закрыто. Любые попытки получить комментарии в пресс-службе русской военной разведки, Генштабе или Министерстве иностранных дел кончались неудачей: «Нам это не известно, ничего подобного мы не можем подтвердить».

III. Заключение.

а) Правота теории

Секретность разрушений на затонувшем «Курске», предложения объявить его воинским захоронением или поднимать только кормовую оконечность с реакторами, отделив и оставив на грунте разрушенную носовую оконечность, ничего нового собой не представляют: всё это укладывается в стандартный сценарий сокрытия тайн надгосударственной глобальной политики, которыми являются истинные причины гибели корабля.

Согласно данной версии, атака на «Курск» была осуществлена во время отслеживания американскими субмаринами «Мемфис» и «Тоledo» российского судна. Более того, в ходе проведения поисково-спасательной операции до того момента, когда ситуация еще не контролировалась властями, в средства массовой информации просочилась информация о том, что недалеко от места гибели «Курска» были обнаружены светло-зеленые спасательные буи, хотя россияне используют только бело-красные. Еще одним свидетельством правдоподобности данной версии является прием сигналов о помощи, которые принимал крейсер «Петр Великий» 13-14 августа. И если первоначально спасатели надеялись, что сигналы эти посылаются с «Курска», то позже, после их расшифровки, стало понятно, что они исходили с иностранной подлодки (подавались они механическим излучателем, а на российских подлодках они не используются). Да и посмертная записка капитана подводного крейсера явно свидетельствует о том, что в это время на судне не оставалось никого, кто бы мог просить о помощи.

б) Какие вопросы появились во время исследования.

Кто давал сигналы бедствия?

Поводом для многочисленных спекуляций стали сигналы SOS, по которым был обнаружен "Курск" и которые продолжались в течение двух дней. Сигналы были зафиксированы на разных кораблях, и некоторые очевидцы даже утверждали, что слышали позывные подлодки - "Винтик" (АПЛ «Курск»). До 15 августа руководители операцией продолжали уверять, будто связь с экипажем, установленная через перестукивание, продолжается. А уже 17-го в качестве официальной закрепились новая версия: большинство моряков "Курска" погибли в первые минуты после взрыва, оставшиеся прожили всего несколько часов. А сигналы SOS были записаны на магнитную ленту и изучены экспертами. Было доказано, что выстукивал не человек, а автомат, какого не могло быть и не было на борту "Курска". И данный факт лег новым доказательством в теорию о столкновении атомохода с иностранной подводной лодкой.

Когда погиб экипаж?

Принципиальным стал вопрос о времени гибели экипажа российской подводной лодки. Командование флотом фактически признало, что поначалу вводило всех в заблуждение: никакого перестукивания с подводниками не велось. Большая часть экипажа, действительно, погибла в результате первого и второго взрывов. А выжившие, запершиеся в девятом отсеке могли бы протянуть дольше, если б не трагическая случайность, обнаруженная при вскрытии трупов. Попытки моряков самостоятельно выбраться на поверхность результата не дали. Им пришлось терпеливо сидеть и ждать спасения. В 19 часов, когда наверху еще колебались, объявлять ли боевую тревогу, в отсеке началось кислородное голодание. Морякам нужно было зарядить новые пластины регенерации. Трое отправились к установке, и кто-то, видимо, уронил пластину в маслянистую воду. Чтобы спасти товарищей, один из подводников бросился, телом закрыл пластину. Но было поздно: раздался взрыв. Несколько человек умерло от химических и термических ожогов, остальные - в считанные минуты задохнулись угарным газом.

Записка капитан-лейтенанта Колесникова. Что утаило следствие?

Косвенно гипотезу о гибели экипажа еще 12 августа подтверждает записка, оставленная капитан-лейтенантом Колесниковым: "15.15. Здесь темно писать, но на ощупь попробую. Шансов, похоже, нет: процентов 10-20. Будем надеяться, что хоть кто-нибудь прочтает". То есть уже в три часа пополудни члены команды сэкономили свет, спокойно сидели в темноте и ждали. А неровный почерк, которым написана эта - вторая по счету - записка, свидетельствует о том, что сил у Дмитрия Колесникова оставалось мало. А дальше в записке было ставшее знаменитым - завещание всем нам, оставшимся в живых: "Всем привет, отчаиваться не надо. Колесников". И - какая-то фраза, пропущенная, утаенная от общественности следствием. Из той фразы выросли новые домыслы: будто комиссия покрывает чье-то разгильдяйство, будто капитан-лейтенант ответил той фразой на вопрос, кто виноват или, по крайней мере, в чем причина аварии. Долго убеждали следователи, что из этических соображений не открывают содержание оставшейся части записки, что в ней - личное послание жене, не имеющее для нас никакого значения. До тех пор не верила общественность, пока не открылось содержание засекреченной части. А саму записку следствие жене Дмитрия Колесникова так и не отдало - только копию.

Спасли бы норвежцы?

Едва ли не с самого начала спасательной операции свою помощь предлагали британцы и американцы, а чуть позже норвежцы. В СМИ активно пропагандировали услуги иностранных специалистов, убеждая: у них и техника лучше, и специалисты мастеровитей. Затем, задним числом, уже сыпали обвинения: если бы пригласили раньше, 23 человека, запертые в девятом отсеке, были бы спасены. На деле никакие норвежцы не в силах были помочь. Во-первых, к моменту обнаружения "Курска"

подводники были уже сутки как мертвы. Во-вторых, тот объем работы, что проделали наши спасатели, тот уровень самопожертвования и самоотдачи, с которым они работали и который позволял круглосуточно, без перерывов, вести операцию, был немыслим для зарубежных специалистов. Но - главное - даже если члены команды "Курска" были еще живы 15 и 16 числа, спасти их невозможно было по техническим причинам. Подводные аппараты не могли присосаться к подводной лодке из-за повреждений в ее корпусе. И здесь бессильна была самая современная и совершенная техника. Подводная лодка и ее экипаж стали жертвой стечения тысяч различных обстоятельств. А ее гибель, в которой нет ничьей персональной вины, возможно, впервые за долгие годы, объединила ожесточившуюся страну.

Была ли преступная халатность?

Согласно плану учений, проходивших в августе 2000 года, атомоход К-141 должен был между 11-40 и 13-20 часами 12 августа произвести условное торпедирование надводного корабля противника. Но вместо того в 11 часов 28 минут 26 секунд раздался взрыв мощностью 1,5 балла по шкале Рихтера. А через 135 секунд - второй - более мощный. До 13-50 "Курск" не вышел на связь. Командующий Северным флотом Вячеслав Попов приказывает "в 13.50 начать действовать по худшему варианту" и вылетает с атомного крейсера "Петр Великий" в Североморск, очевидно, для обсуждения ситуации. И лишь в 23-30 объявляет боевую тревогу, признавая "пропажу" лучшего подводного судна Северного флота. К 3-30 часам определяется примерный район поиска, а к 16-20 устанавливается технический контакт с "Курском". Сама спасательная операция начинается в 7 часов утра 14 августа. С одной стороны, действия спасателей, которые стороннему наблюдателю казались нерасторопными; с другой - кажущееся бездействие президента страны, в течение четырех дней после аварии продолжавшего отдыхать в Сочи; с третьей - данные о технических дефектах подлодки; с четвертой - противоречивая информация от властей, словно старавшихся запутать всех, кто следил за судьбой экипажа - все это породило слухи о некомпетентности руководителей.

с) Вывод.

Спокойно, надежно на суше,
Там нет для кого-то беды.
Спасите скорей наши души!
Кричим мы сквозь толщу воды.

На грунте лежит наша лодка
Никто нас уже не спасет.
За наш упокой кто-то водки
Стакан себе полный нальёт.

Заплачут: отец, мать и дети
Потом, а пока плачем мы,
Мы всё проклинаям на свете,
Из холодного ада, из тьмы.

Надежды нам нет на спасенье
Несём мы родным много горя.
И смерть ждем мы как избавленья
На грунте холодного моря."
Геннадий Туманов

Восстановив хронологическую цепь событий, мы рассмотрели основные причины гибели АПЛ «Курск». Версия столкновения Российской АПЛ «Курск» с американской субмариной, по нашему мнению, оказалась более обоснованной, также, мы не можем оставить без внимания тот факт, что расследование дела велось спешно и большинство информации скрыли от народа.

В результате исследования возникли новые вопросы, которые мы не можем оставить без внимания.

Другой момент в том, что чем больше развития новейших технологий, в том числе атомных, генных, нано и прочих, тем большей опасности мы подвергаем все живое на Земле, в том числе себя самих.. Жаль, конечно, что все так получается, что многие люди вынуждены жить больше для обслуживания каких-то машин, при этом сомнительно, что они защищают обычных простых людей, и что они так и проживают и умирают, практически ни за что.

IV. Библиография.

а) Список литературы и фильмов.

1. Спасский И. Д. «Курск». После 12 августа 2000 года: — М: Русь, 2003. — 285 с. — ISBN 5-8090-0024-X..
2. Шигин В. В. АПРК «Курск»: Послесловие к трагедии. — М: ОЛМА—ПРЕСС, 2002. — 447 с. — ISBN 5-224-03308-X..
3. Кобылков, А. «Курск». Выполнимая миссия // Новая газета. — 2002. — № 75(813). — С. 15.
4. Экспедиция Особого Назначения // Час-Пик. — 2002. — № 41(247).
5. Кузнецов Б. «Она утонула...»: Правда о «Курске», которую скрывают Путин и Устинов. — 2-е изд. — Таллин: КПД, 2013. — 672 с. — ISBN 978-9985-899-96-0. (в пер.)
6. France 2 television. «Курск: Подводная лодка в мутной воде» — документальный фильм режиссёра Jean-Michel Carré, 2004 г.
7. Discovery. «Расследование заговоров. Проверка фактами. Гибель атомохода „Курск“» — документальный фильм (англ. Conspiracies on trial), 2006 г.
8. Съёмки внутри АПЛ «Курск» (оперативная съёмка)
9. В. Путин на интервью у Ларри Кинга: «Она утонула...»

б) Интернет – источники.

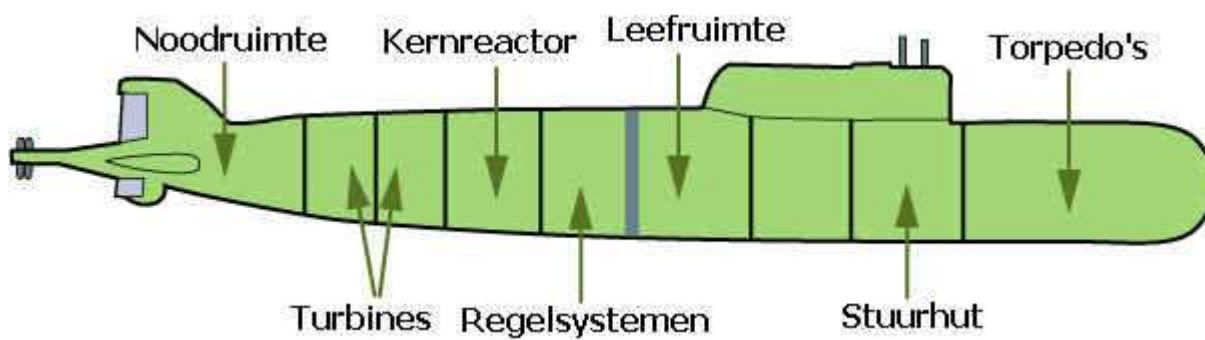
1. http://www.deepstorm.ru/DeepStorm.files/on_1992/949a/K-141/K-141.htm
2. http://dotu.ru/2002/08/18/20020818-apl_kursk_red-2/
3. К-141 «Курск». Историческая справка — на сайте «Русский Подплав»
4. kursk.strana.ru — официальный информационный канал операции по подъёму АПЛ «Курск»
5. «Операция „Курск“», skb-rubin.ru — разработка проекта подъёма АПЛ ЦКБ МТ «Рубин»
6. Последний поход // Журнал «Вокруг Света» № 8 (2755), Август 2003

V. Приложения.

Приложение 1.



Приложение 2.



Приложение данных отсеков

Первый отсек - носовой. Его еще называют торпедным, поскольку в нем расположены шесть торпедных аппаратов. Он трехпалубный. На стеллажах верхней палубы хранится весь боевой запас. В шесть торпедных аппаратов торпеды подаются при помощи специального подъемного механизма, так называемого устройства быстрого заряжания, позволяющего перезарядить торпедные аппараты за 5 минут. На нижней палубе размещены аккумуляторные батареи. Поскольку они склонны к возгоранию, батареи отделены от боезапаса специальными настилами. По штатному расписанию в первом отсеке несут службу пятеро моряков.

Второй отсек - мозг лодки - имеет четыре палубы. Верхняя - это главный командный пункт и рабочее место командира. Там сосредоточено все управление кораблем:

- центральный пульт управления;
- воздушный пульт;
- другие пульта, в том числе гидроакустических систем;
- системы микроклимата;
- два перископа (командирский и штурманский);
- посты вахтенных офицеров;
- навигационные спутниковые комплексы, позволяющие определять местонахождение лодки.

На третьей палубе второго отсека располагаются гиropост и посты комплекса «Гранит».

В самом конце отсека есть трап, ведущий в рубку, которая возвышается над лодкой гигантским плавником. Там есть всплывающая спасательная камера с неприкосновенным запасом продуктов, воздуха, аккумуляторами и радиосвязью. При помощи ручного привода ее можно вентилировать. В случае затопления лодки весь экипаж может всплыть на поверхность.

Во втором отсеке несут службу 30 человек, в основном офицеры.

Третий отсек - радиоэлектронный, включающий в себя несколько многопрофильных антенн связи, в том числе космической, радиолокационные антенны, радиоразведки и приема целеуказаний из космоса или от самолетного пункта наблюдения.

Четвёртый отсек - жилой. В нем, кроме спальных кубриков, размещены:

- кают-компания;
- спортзал;
- сауна;
- душевые;
- комната эмоциональной разгрузки с оранжереей и плавающими в аквариумах рыбками;
- системы управления пожаротушения.

Пятый отсек - дизель-генератор для выработки электроэнергии и вспомогательные механизмы:

компрессоры высокого давления;
запас дизельного топлива и масла;
щит берегового питания;
электролизная установка для регенерации воздуха.

В отсеке 5-бис производится дезактивация личного состава, работающего в реакторном отсеке.

Шестой отсек - две ядерные установки. Практически это центр лодки. Над реактором проходят два коридора, позволяющие переходить из одного конца лодки в другой. Общий объем отсека 641 м³.

В шестом отсеке по боевому расписанию находятся пять человек. Капитан-лейтенант Рашид Аряпов, старший лейтенант Алексей Митяев, главстаршина Вячеслав Майнагашев, мичман Алексей Баланов и матрос Алексей Коркин из шестого отсека «Курска» перешли в девятый отсек.

Седьмой отсек - турбинный. В нем расположены:

- пульт аварийного управления главной энергетической установкой;
- главный распределительный щит;
- электростанция;
- агрегаты, обеспечивающие ход подводной лодки. Объем отсека 1116 м³.

В этом отсеке АПЛ К-141 «Курск» находились капитан-лейтенант Дмитрий Колесников, мичман Фанис Ишмуратов, старшина 2-й статьи Владимир Садовой, матрос Роман Кубиков, матрос Алексей Некрасов, главный старшина Ришат Зубайдуллин, матрос Илья Налетов, старшина 2-й статьи Роман Аникеев, старший мичман Владимир Козадеров. Все они также перешли в кормовой отсек лодки.

Восьмой отсек - идентичен седьмому. В нём расположены:

- турбины, приводящие в движение винты подводной лодки;
- турбогенератор для обеспечения корабля электроэнергией;
- водоопреснительные установки;
- электростанция. Объем отсека 1072 м³.

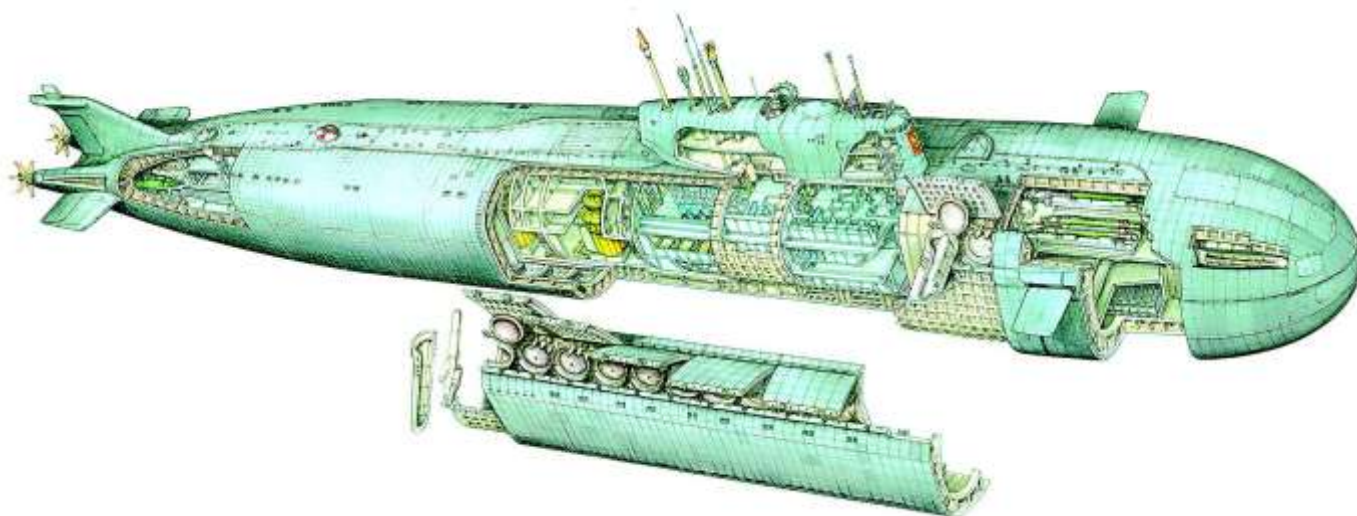
В этом отсеке АПЛ К-141 «Курск» несли последнюю службу капитан-лейтенант Сергей Садиленко, мичман Виктор Кузнецов, главный старшина Роберт Гесслер, старший мичман Андрей Борисов, матросы Роман Мартынов, Виктор Сидюхин и Юрий Борисов.

Девятый отсек содержит:

- насосы;
- гидравлику рулевой системы;
- компрессор воздуха высокого давления;
- станцию управления электродвигателями;
- боевой пост резервного управления рулями;

- небольшой токарный станок;
- душевая кабина;
- шестисуточный запас продуктов;
- аварийный люк с тубусом, который предназначен для индивидуального свободного всплытия.

Приложение 4.



Приложение 5.

Водоизмещение, т	
Подводное	14700
Надводное	23860
Размеры, м	
Длина	154
Ширина	18,2
Осадка	9
Скорость	
Надводная	15 узлов
Подводная	33 узла
Глубина погружения, м	600
Силовая установка	2 ядерных реактора ОК 650-Б
Вооружение	24 крылатые ракеты П-700 («Гранит») 4 торпедных аппарата
Автономность	120 суток
Экипаж	130 человек

Приложение о регистрации взрывов.

12 августа 2000 года в ходе учений в Баренцевом море командир гидроакустической группы тяжелого атомного ракетного крейсера «Петр Великий» старший лейтенант Андрей Лавринюк, вглядываясь в экран локатора, обнаружил характерный сигнал. В 11.09 он отметил в журнале об обнаружении подводной лодки, ведущей гидроакустический поиск.

Спустя 21 минуту на экране вспыхнуло большое светлое пятно, и через мгновение в динамиках раздался хлопок. Эта вспышка и хлопок отличались от взрывов штатных боеприпасов, которые используются на учениях флота. Пеленг вспышки 96 градусов.

Необычное явление наблюдал не один Лавринюк. Взрыв зафиксировала американская подводная лодка, находившаяся в четырехстах километрах от района российских учений, и Норвежская сейсмическая обсерватория Norsar зарегистрировала два сейсмических события с интервалом 135 секунд. Второе сейсмическое событие произошло в море, и было по силе соизмеримо с подводным толчком в 5 баллов по шкале Рихтера.

Спустя несколько месяцев гидроакустик Лавринюк будет вспоминать эти события в Главной военной прокуратуре: «В 11.30 на индикаторе кругового обзора я наблюдал сигнал, который выглядел на экране, как вспышка размером в пятирублевую монету. Одновременно с этим в динамике послышался хлопок, похожий на звук лопнувшего шарика. Об этом я доложил в боевой информационный центр, на ходовой мостик и на центральный командный пункт. Сразу, в момент вспышки и хлопка из динамика, я почувствовал, что по кораблю прошел гидродинамический удар, который выразился в дрожи корпуса «Петра Великого». На мой взгляд, такого эффекта в виде дрожи корпуса, включения какой-либо аппаратуры на «Петре Великом» произойти не могло. Это был внешний динамический удар. Сразу же после этого я взял пеленг и определил направление, откуда пришел хлопок. Он был по курсу 96 градусов от того места координат, где находился наш крейсер».

«Петр Великий» в это время шел в координатах 69 градусов 40,9 минуты северной широты 36 градусов 24,6 восточной долготы. Это примерно в 40 км к северу-западу от места катастрофы «Курска». Несложно представить, какой силы был взрыв, если подводный удар от него прошел десятки километров и потряс исполина водоизмещением 24 тысячи тонн.

«На мой взгляд, - продолжил старший лейтенант Андрей Лавринюк, - тогда на мой доклад не обратили внимания. Однако я думаю, что квалифицированный командир гидроакустической группы, обладающий большим опытом, может классифицировать этот шумовой сигнал как взрыв с вероятностью 90%. Я же, как 12 августа, так и в настоящее время, с уверенностью в 80% говорю - сигнал явился следствием взрыва».

В момент взрыва на «Курске» на ходовом мостике «Петра Великого» стоял руководитель учений - командующий Северным флотом Вячеслав Попов. Неожиданная вибрация тяжелого крейсера не могла не удивить адмирала.

- Чего это тут у вас трясет? - поинтересовался он у начальника штаба оперативной эскадры контр-адмирала Владимира Рогатина.

- Включили антенну радиолокационной станции, - с ходу выпалил тот.

И все присутствующие на мостике поверили контр-адмиралу, хотя даже человеку далекому от флотских проблем, очевидно, что «Петр Великий» не мог так сотрястись от включения антенны.

«Я поднимался по трапу на ходовой мостик, чтобы изучить обстановку перед заступлением на вахту, - вспоминает другой офицер «Петра Великого», капитан-лейтенант Вячеслав Самарцев. - Неожиданно для себя почувствовал встряску корабля, и непроизвольно подогнулись колени.

Ощущение было такое, когда корабль при волнении моря примерно в 5 баллов переходит с волны на волну. Однако в тот момент море было спокойным. Я допускаю, что это можно назвать гидравлическим ударом. Поднявшись на мостик, я увидел, что вахтенный офицер запрашивал в ПЭЖ (пост энергоживучести), что за встряска была. Не связана ли она с работой электромеханической боевой части. При этом на лицах офицеров было недоумение». Действующие флотские инструкции обязывали командира «Петра Великого» - капитана первого ранга Владимира Касатонova, не медля, классифицировать абсолютно все гидроакустические сигналы, обнаруженные службой корабля, определять их источник и координаты.

В своих показаниях Вячеслав Попов отрицает, что ему было известно о докладе гидроакустиков. Следствие вину за это бездействие возложило на командира «Петра Великого» капитана 1 ранга Касатонova, который «...не выполнил своих обязанностей по организации классификации обнаруженных гидроакустическими целями и сигналов и, получив доклад о «вспышке» и «хлопке», не дал приказание классифицировать контакт. Это не позволило получить своевременно дополнительную информацию для правильной оценки ситуации в связи с событиями на 11 час. 30 мин. 12 августа 2000 г»¹)

По плану учений АПЛ К-141 «Курск» входила в район боевых действий (РБД-1) в десятимильном коридоре. На морской карте пеленг от «Петра Великого» точно пересекается с маршрутом движения субмарины. Других кораблей и подводных лодок в этом районе быть не могло.

Если бы Вячеслав Попов, командир «Петра Великого» Владимир Касатонov, другие адмиралы и офицеры Северного флота, руководившие учениями или просто находившиеся на мостике ракетного крейсера, сразу обратили внимание на доклад гидроакустика, сопоставили его с отсутствием торпедных стрельб (по плану учений начало в 11:40) и гидроакустическим ударом, взяли карту района учений и проложили пеленг 96°, а луч пеленга ложился на «коридор», по которому в район учений по плану входила АПЛ К-141 «Курск», то стало бы ясно, что авария произошла именно на этом подводном крейсере.

Приложение 7.

